

DELIBERA N. 51/2011REG.TO ALLA CORTE DEI CONTI
Ufficio Controllo Ministeri Econ.- Fin.*Presidenza del Consiglio dei Ministri*

24 FEB. 2012

*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

Reg. 002 ECONOMIA E FINANZE FOGL. 207

PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001).
TANGENZIALE EST ESTERNA DI MILANO.
APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO
(CUP I21B05000290007)

IL CIPE

VISTA la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'articolo 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un Programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto Programma entro il 31 dicembre 2001;

VISTA la legge 1° agosto 2002, n. 166, che all'articolo 13 – oltre ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel Programma approvato da questo Comitato – reca modifiche al menzionato articolo 1 della legge n. 443/2001;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il Testo Unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità;

VISTA la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante "Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione" che, all'articolo 11, dispone che a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un Codice Unico di Progetto (CUP);

VISTO il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 ("Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE") e s.m.i., e visti in particolare:

- la parte II, titolo III, capo IV, concernente "Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi" e specificamente l'articolo 163, che conferma la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita "Struttura tecnica di missione";
- l'articolo 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, concernente la "Attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale", come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

VISTO il decreto legge 25 settembre 2009, n. 135, recante "Disposizioni urgenti per l'attuazione di obblighi comunitari e per l'esecuzione di sentenze della Corte di giustizia

CORTE DEI CONTI



0032851-28/12/2011-SCCLA-Y28PREV-A



Presidenza del Consiglio dei Ministri

*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

delle Comunità europee”, convertito nella legge 20 novembre 2009, n. 166, che all'art. 3 *quinquies* ha introdotto specifiche “Disposizioni per garantire la trasparenza e la libera concorrenza nella realizzazione delle opere e degli interventi connessi allo svolgimento dell'Expo Milano 2015”;

VISTA la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, che reca un piano straordinario contro la mafia, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia e che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di inosservanza degli obblighi previsti dalla legge stessa, tra cui la mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

VISTO il decreto legge 31 maggio 2011, n. 70, convertito in legge, con modificazioni, dall'articolo 1, comma 1, della legge 12 luglio 2011, n. 106, che ha modificato la disciplina concernente il vincolo preordinato all'esproprio per le infrastrutture strategiche e, in particolare l'articolo 4 che, al comma 2, lettera r), n. 4), aggiungendo il comma 7-bis nell'articolo 165 del Codice dei contratti pubblici, estende la durata del vincolo da cinque a sette anni e stabilisce una diversa modalità di reiterazione dello stesso, e al comma 9 prevede altresì l'applicazione dei nuovi termini anche ai progetti preliminari già approvati dal CIPE alla entrata in vigore del decreto stesso;

VISTA la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che all'allegato 2 include, tra i “Corridoi autostradali e stradali” della regione Lombardia, la “Tangenziale est esterna di Milano”;

VISTA la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (G.U. n. 87/2003, errata corrige in G.U. n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

VISTA la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (G.U. n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel Programma delle infrastrutture strategiche;

VISTA la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (G.U. n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

VISTA la delibera 29 luglio 2005, n. 95 (G.U. n. 69/2006 S.O.), con la quale questo Comitato ha approvato, con prescrizioni, il progetto preliminare della “Tangenziale est esterna di Milano nella configurazione di cui all'alternativa B e con esclusione del prolungamento a nord della A4 sino alla programmata autostrada Pedemontana”,



Presidenza del Consiglio dei Ministri

*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

individuando il Soggetto aggiudicatore in ANAS S.p.A. e in 1.742 milioni di euro il limite di spesa dell'opera;

VISTA la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (G.U. n. 199/2006), con la quale questo Comitato, nel rivisitare il 1° Programma delle infrastrutture strategiche come ampliato con delibera 18 marzo 2005, n. 3 (G.U. n. 207/2005), conferma nell'articolazione del "Corridoio plurimodale padano" la "Tangenziale est esterna di Milano";

VISTA la delibera 15 giugno 2007, n. 39 (G.U. n. 197/2007), con la quale questo Comitato ha approvato la "Direttiva in materia di regolazione economica del settore autostradale";

VISTA la delibera 18 novembre 2010, n. 81 (G.U. n. 95/2011), con la quale questo Comitato ha dato parere favorevole in ordine all'8° Allegato infrastrutture alla Decisione di finanza pubblica e che include, nella tabella 1 "Aggiornamento del Programma infrastrutture strategiche luglio 2010", e nella Tabella 2 "Quadro programmatico prioritario 2010-2013", la "Tangenziale est di Milano" con un costo di circa 1.578,00 milioni di euro;

VISTO il decreto 14 marzo 2003 emanato dal Ministro dell'interno di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, e s.m.i., con il quale – in relazione al disposto dell'articolo 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 (ora articolo 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006) – è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere (CCASGO);

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 22 ottobre 2008 (G.U. n. 277/2008), e s.m.i., che ha inserito la "Tangenziale est esterna di Milano" tra le opere connesse ad EXPO 2015;

VISTA la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il Coordinatore del predetto CCASGO espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

VISTA la nota del 30 marzo 2011, n. 12953, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base della istanza del Soggetto aggiudicatore, ha trasmesso la richiesta di iscrizione all'ordine del giorno della reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio concernete l'opera in esame, motivando sulla persistenza dell'interesse pubblico alla realizzazione dell'opera ed evidenziando la necessità che parte della stessa (cosiddetto "arco TEEM") venga completata e aperta al traffico entro l'entrata in esercizio del collegamento autostradale tra Brescia e Milano;

VISTA la nota 27 giugno 2011 n. 25442, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso il Piano economico finanziario inviato dal Soggetto aggiudicatore;

VISTA la nota 6 luglio 2011, n. 26616, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima riunione utile del Comitato del progetto definitivo della "Tangenziale est esterna di Milano";



Presidenza del Consiglio dei Ministri

*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

VISTE le note 7 luglio 2011 n. 26835, 13 luglio 2011 n. 27872, 26 luglio 2011 n. 29466 e 27 luglio 2011 n. 29701, con le quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso la documentazione istruttoria concernente la proposta di cui sopra;

VISTA la nota 26 luglio 2011, n. 29534, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima riunione utile del Comitato dell'espressione del parere sull'Atto aggiuntivo alla convenzione unica tra Concessioni Autostrade Lombarde S.p.A. e Tangenziale Esterna S.p.A.;

VISTA la nota 27 luglio 2011, n. SI.2011.00 30715, con la quale la Regione Lombardia ha espresso parere favorevole alla reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio sugli immobili e le aree interessate dalla realizzazione della Tangenziale est esterna di Milano, secondo quanto indicato nel progetto definitivo depositato e oggetto di specifiche prescrizioni e raccomandazioni regionali;

CONSIDERATO che sul citato 8° Allegato infrastrutture alla Decisione di finanza pubblica, la Conferenza Unificata, in data 4 novembre 2010, ha espresso parere favorevole secondo ordinaria procedura di legge;

CONSIDERATO il parere dell'Unità tecnica finanza di progetto trasmesso dal Ministero richiedente con la citata nota 26 luglio 2011, n. 29466;

CONSIDERATO che la legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007), all'articolo 1, comma 979, ha previsto che le funzioni ed i poteri di Soggetto concedente e aggiudicatore per la realizzazione dell'autostrada Pedemontana, dell'autostrada diretta Brescia – Bergamo – Milano e delle tangenziali esterne di Milano venissero trasferiti da ANAS S.p.A. ad un Soggetto di diritto pubblico, che subentra in tutti i diritti attivi e passivi inerenti alla realizzazione di dette infrastrutture e da costituire in forma societaria e partecipata dalla stessa ANAS S.p.A. e dalla Regione Lombardia o da Soggetto da essa interamente partecipato;

CONSIDERATO che in data 19 febbraio 2007 è stata costituita, ai sensi del citato articolo 1, comma 979, della legge 27 dicembre 2006, n. 269, la società Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A.;

CONSIDERATO che con delibera 6 novembre 2009, n. 109 (G.U. n. 208/2010), questo Comitato ha preso atto dei contenuti dello schema di Convenzione Unica tra CAL S.p.A. e Tangenziale Esterna S.p.A. – predisposto ai sensi dell'articolo 2, comma 82 e seguenti del decreto legge 3 ottobre 2006 n. 262, convertito nella legge 24 novembre 2006, n. 286, e s.m.i. – e ha espresso valutazione positiva sullo schema stesso, subordinatamente all'osservanza di specifiche prescrizioni;

CONSIDERATO che, in esito alla procedura prevista dalla citata legge n. 296/2006, con decreto n. 743 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, emanato di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze in data 8 ottobre 2010 e registrato alla Corte dei Conti in data 22 novembre 2010, è stata approvata la Convenzione Unica tra CAL S.p.A. e Tangenziale Esterna S.p.A.;



Presidenza del Consiglio dei Ministri

*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

CONSIDERATE le osservazioni formulate con nota 28 luglio 2011, n. 85574, dal Ministero dell'economia e delle finanze – Ragioneria Generale dello Stato;

CONSIDERATE le ulteriori prescrizioni formulate dal citato Ministero con la nota 2 agosto 2011, n. 19369 del Dipartimento del Tesoro e la nota n. 19469 sempre in data 2 agosto 2011;

CONSIDERATA la nota consegnata in seduta dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in merito all'iter di approvazione dell'Atto aggiuntivo sottoposto all'esame dell'odierna seduta;

SU PROPOSTA del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

ACQUISITA in seduta l'intesa del Ministero dell'economia e delle finanze;

P R E N D E A T T O

1 delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:

- **sotto l'aspetto tecnico-procedurale:**

- che in data 5 novembre 2007, è stato sottoscritto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dalla Regione Lombardia, dalle Province di Milano, Monza e Brianza e Lodi, da CAL S.p.A. e ANAS S.p.A., nonché da una rappresentanza dei Comuni l'“Accordo di programma per la realizzazione della “Tangenziale est esterna di Milano” e il potenziamento del sistema della mobilità dell'est milanese e del nord lodigiano”;
- che nel medesimo accordo, conformemente anche alle prescrizioni impartite in sede di approvazione del progetto preliminare da questo Comitato con la delibera n. 95/2005, è stato condiviso di ottimizzare alcune delle opere connesse, previste nel progetto preliminare, e prevedere nuova viabilità anche per completare il sistema di adduzione alla Tangenziale;
- che l'“Accordo di programma per la realizzazione del Collegamento autostradale di connessione tra le città di Milano e Brescia (c.d. “Brebemi”), sottoscritto in data 7 maggio 2007, contempla la necessità che il c.d. “arco Teem”, sia completato e aperto al traffico entro la data di entrata in esercizio della autostrada Brebemi, in quanto proprio mediante la sezione centrale della “Tangenziale est esterna di Milano” e la viabilità locale (S.P. 103 Cassanese e S.P. 14 Rivoltana, oggetto entrambe di interventi di riqualificazione e connessione) si sostanzia la relazione tra l'autostrada Brebemi e l'area milanese;
- che il progetto definitivo comprende quindi le opere attinenti alla interconnessione tra le due predette infrastrutture, la cui realizzazione compete a ciascuna concessionaria secondo le modalità e i tempi stabiliti nell'ambito del protocollo



Presidenza del Consiglio dei Ministri

*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

d'intesa sottoscritto tra le medesime concessionarie e il concedente CAL in data 12 ottobre 2010;

- che la "Tangenziale est esterna di Milano" collega in modo diretto la Autostrada A4 nel comune di Agrate Brianza con la Autostrada A1 nel comune di Cerro al Lambro e comprende la connessione con la nuova autostrada Brebemi nei comuni di Pozzuolo Martesana, Melzo e Liscate;
- che nell'ambito dell'opera completa, di lunghezza pari a circa 32 km, è individuato il citato "Arco Teem", di lunghezza pari a circa 6,5 km, compreso tra gli svincoli di Pozzuolo Martesana e di Liscate, e comprendente lo svincolo di interconnessione con la Brebemi (da realizzare a carico della Società concessionaria della suddetta autostrada);
- che sono altresì previsti collegamenti con la rete della viabilità ordinaria tramite gli svincoli di Pessano con Bornago, Gessate/Gorgonzola, Pozzuolo Martesana, Liscate (realizzato nell'ambito della Brebemi e del pari a carico della Società concessionaria della Brebemi), Paullo e Vizzolo Predabissi;
- che lungo il tracciato sono previste l'area di servizio di Paullo (in entrambe le carreggiate) e un'area di sosta attrezzata in località Rossate, nel comune di Comazzo;
- che il tracciato prevede:
 - tratti in rilevato per oltre 23 km;
 - tratti in trincea per oltre 5 km;
 - tratti in viadotto per poco meno di 2 km;
 - tratti in galleria artificiale per circa 2 km;
- che le principali opere d'arte dell'opera sono costituite dalle gallerie artificiali, dal sottopasso della linea ferroviaria Milano - Venezia, dal ponte sul torrente Molgora, dai ponti sui canali Muzza I e II e dal viadotto "Lambro", che consente di superare le interferenze con la linea ferroviaria Milano - Bologna, con il fiume Lambro e con l'autostrada A1;
- che la sezione stradale prevista nel progetto all'esame è quella contemplata dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 5 novembre 2001 per la categoria stradale A - autostrade in ambito extraurbano, con 3 corsie di 3,75 m per carreggiata, affiancate all'esterno da una corsia di emergenza di 3,00 m e all'interno da banchina, con spartitraffico di 2,80 m e con intervallo di velocità di progetto compresa tra i 90 e i 140 km/h;
- che il sistema gestionale previsto è a esazione di pedaggio con sistema di tipo chiuso (barriere di esazione con varie modalità di pagamento);
- che l'opera interessa il territorio delle Province di Milano, Lodi, Monza e Brianza;
- che il tracciato interessa anche tre parchi (Parco agricolo Sud Milano, Parco Adda Sud, Parco Adda Nord), nonché alcuni parchi locali di interesse sovracomunale (PLIS);



Presidenza del Consiglio dei Ministri

*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

- che il progetto prevede, oltre a diffuse opere di mitigazione, alcuni progetti speciali ambientali di compensazione, aventi come tema conduttore l'acqua e concepiti con l'obiettivo di valorizzare e caratterizzare ambiti di particolare pregio naturalistico e paesaggistico;
- che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone l'approvazione del progetto definitivo dell'opera ai sensi dell'articolo 166 del Codice dei contratti nonché l'approvazione, ai sensi dell'articolo 167, comma 5, del medesimo codice, delle seguenti opere:
 - Variante dell'asse autostradale e dei relativi svincoli autostradali compreso tra la progressiva chilometrica 0+118 e la progressiva chilometrica 4+920, e dell'interconnessione con l'autostrada A4;
 - Variante dell'asse autostradale e dei relativi svincoli autostradali compreso tra la progressiva chilometrica 8+000 e la progressiva chilometrica 15+000;
 - Variante dell'opera connessa "Variante S.P.13 Tangenziale di Pessano con Bornago (CD01)";
 - "Completamento variante S.P.176 a Cambiagio (CD02)";
 - "Rotatoria di accesso alla zona industriale di Melzo sulla S.P. 13 (via Dossetti) (CD05)";
 - "Riqualifica S.P. 181 da Comazzo a Merlino con diramazione per la frazione Lavagna (CD06)";
 - "Collegamento S.P. 39 - S.P. ex S.S. 415 (CD07)";
 - Variante dell'opera connessa "Variante S.P. 16, Tangenziale Zelo Buon Persico (CD08)";
 - "Variante S.P. 159, abitato di Dresano e sistemazione stradale/ambientale attraversamento frazione di Balbiano (CD10)";
 - Variante dell'opera connessa "Riqualifica S.P. 159 Comuni di Casalmaiocco e Vizzolo Predabissi (CD11)";
 - Variante dell'opera connessa "Raccordo S.P. 17 - S.P. 40 - S.S. 9 Comuni di Cerro al Lambro - Vizzolo Pradbissi - Melegnano (CD12-CD13-CD14)";
 - "Riqualifica e messa in sicurezza della S.S. 9 nel Comune di Sordio (CD15)";
 - Variante dell'opera connessa "Variante S.S. 9 Tangenziale di Tavazzano (CD16)";
 - "Collegamento S.P. 40 Binaschina – S.P. 39 Cerca (CD17)";
 - "Riqualifica S.P. 17 da Salerano a S. Angelo L., con variante in località Cadenzano e Cascina Pollarana (CD18)";
 - "Collegamento casello di Paullo con S.P.415 "Paulese" (CD19)";
 - "Variante alla S.P. 138 "Pandina" nell'abitato di Madonna di Dresano (XD23)";
 - "Riqualifica S.P. 159 nel comune di Casalmaiocco (XD24)" (a carico TE solo progettazione);



Presidenza del Consiglio dei Ministri

*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

- "Potenziamento della S.S. 9 "via Emilia"(XD25)" (a carico TE solo progettazione);
- Variante dello svincolo di "Paullo";
- Variante del cavalcavia VP03;
- Variante del cavalcavia VP15;
- Piano delle cave di prestito che interessa i comuni di Gorgonzola, Melzo, Paullo, Pozzuolo Martesana, Tribiano, Vizzolo Predabissi;

Con riferimento alle predette opere il progetto è stato pertanto integrato con lo Studio di Impatto Ambientale che è stato pubblicato e trasmesso anche per la pubblica consultazione da parte degli interessati;

- che il progetto definitivo comprende la relazione del progettista di cui all'art. 166, comma 1, del decreto legislativo n. 163/2006, attestante la rispondenza del progetto definitivo al progetto preliminare ed alle prescrizioni adottate in sede di approvazione del medesimo;
- che il vincolo preordinato all'esproprio è stato apposto in sede di approvazione del progetto preliminare dell'opera con la citata delibera n. 95/2005;
- che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base della istanza del Soggetto aggiudicatore del 1° marzo 2011, ritiene che:
 - la realizzazione dell'opera mantenga inalterata la sua validità e il suo interesse per la collettività, anche con riferimento alla realizzazione del c.d. "Arco Teem" di collegamento tra l'Autostrada Brebemi e la viabilità di accesso all'area metropolitana (S.P. Rivoltana e S.P. Cassanese) entro la data di entrata in esercizio della stessa Autostrada Brebemi;
 - la rilevanza strategica dell'opera è confermata dal suo inserimento tra le opere del Programma infrastrutture strategiche connesse ad Expo 2015 e negli ultimi due allegati infrastrutturali rispettivamente al DPEF 2010 – 2013 e alla DFP 2011 - 2013;
 - la mancata reiterazione del vincolo potrebbe comportare la destinazione delle aree sottoposte a vincolo ad altri usi, con conseguenti maggiori oneri per la realizzazione dell'opera;
- che gli eventuali oneri per gli indennizzi dovuti ai proprietari degli immobili gravati dal vincolo preordinato all'esproprio, al momento stimati in 2.063.000 euro, sono ricompresi nel quadro economico del progetto definitivo in approvazione;
- che, trattandosi del primo rinnovo, il Ministero istruttore ritiene sussistere i presupposti per la reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio e propone di disporre - ai sensi del combinato disposto dell'articolo 4, comma 2, lettera r), punto 4) del decreto legge n. 70/2011 e dell'articolo 4, comma 9 del medesimo decreto - la reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio degli immobili relativi alle seguenti tratte autostradali e opere connesse:



Presidenza del Consiglio dei Ministri

*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

- Tratta autostradale da progressiva chilometrica 4,5 a progressiva chilometrica 8,0;
- Tratta autostradale da progressiva chilometrica 15,0 a progressiva chilometrica 28,0;
- Tratta autostradale da progressiva chilometrica 28,0 a interconnessione A1;
- CD03 - Tangenziale di Villa Fornaci;
- CD04 - Completamento della Variante S.P. 103 Cassanese - Tangenziale di Pozzuolo Martesana;
- CD09 - Rettifica S.P. 16 in località Muzzano;
- CD20-XD21 - Circonvallazione della frazione Merzano in comune di Merlino con pista ciclabile;
- SL50 - Svincolo di Vizzolo Predabissi;
- VP04 - Cavalcavia Collegamento Svincolo di Gessate/Gorgonzola con la S.S. 11;
- VP06 - Cavalcavia S.C. Bellinzago Lombardo;
- VP08 - Cavalcavia ex S.P. 103 Cassanese;
- VP09 - Cavalcavia strada poderale ex S.C. Melzo 1;
- VP14 - Cavalcavia S.P. 415 Pallese;
- VP19 - Cavalcavia riqualifica S.P. 219;
- VP20 - Cavalcavia S.S. 9 Via Emilia;
- IP24 - Cavalcavia S.C. Bascapè;
- che in data 7 febbraio 2011, il progetto definitivo approvato da CAL il 23 dicembre 2010 è stato trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, depositato presso la Regione Lombardia e contestualmente pubblicato ai fini dell'articolo 166, comma 2 del Codice dei contratti pubblici e della dichiarazione di pubblica utilità nonché, per alcune parti dell'opera, ai sensi dell'articolo 167, comma 5, del Codice dei contratti pubblici, sui quotidiani "Il Giornale - edizione Lombardia" e "Italia Oggi";
- che in data 13 aprile 2011 si è tenuta conferenza di servizi indetta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi dell'articolo 166 del Codice dei contratti pubblici;
- che la Regione Lombardia ha espresso parere favorevole con prescrizioni sul progetto in esame con la delibera 6 aprile 2011, n. IX/1546,;
- che con nota 31 maggio 2011, prot. n. DGPBAAC/34.19.04/18222, il Ministero per i beni e le attività culturali - Direzione generale per il paesaggio, le belle arti l'architettura e l'arte contemporanea, ha inoltrato il proprio parere favorevole al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;



Presidenza del Consiglio dei Ministri

*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

- che in data 30 giugno 2011, prot. n. DVA-2011-0015660, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare - acquisito il parere n. 721 della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS, che rileva una sostanziale coerenza del progetto definitivo con il progetto preliminare di cui alla delibera n. 95/2005 e verifica la compatibilità ambientale delle varianti introdotte ex art. 167, comma 5, del Codice dei contratti pubblici, a eccezione di alcune prescrizioni di cui è riportato l'elenco e per le quali l'ottemperanza dovrà essere valutata nelle successive fasi di progettazione esecutiva - ha inoltrato il suddetto parere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- che il Programma di risoluzione delle interferenze è allegato alla Relazione istruttoria trasmessa dal Ministero istruttore con la citata nota del 7 luglio 2011;
- che il progetto definitivo, a seguito delle modifiche intervenute rispetto al progetto preliminare, evidenzia un fabbisogno di inerti, computato al netto del riutilizzo dei materiali derivanti dagli scavi, pari a circa 5.000.000 mc;
- che la produzione degli impianti esistenti sul territorio inclusi nei piani cave provinciali nonché il possibile ricorso al riutilizzo di materiali derivanti dall'esubero di materiali provenienti da grandi opere, come per esempio la Pedemontana lombarda, non sono risultati praticabili per mancanza di disponibilità o difficoltà di coordinamento temporale e che pertanto si è optato per il ricorso a specifiche cave di prestito, conformemente a quanto previsto dall'articolo 38 della legge regionale n. 14/1998;
- che, al termine di un percorso di analisi e valutazione di 18 siti potenzialmente rispondenti ai criteri stabiliti, sono stati individuati quattro siti idonei a soddisfare il suddetto fabbisogno di inerti (sito n. 3 localizzato in località Cascina Bozzoni nel comune di Gorgonzola, sito n. 6 localizzato in località Cascina Galanta nei Comuni di Pozzuolo Martesana e Melzo, sito n. 12 localizzato in località destra idrografica del canale Muzza, sito n. 17B localizzato presso lo svincolo nel Comune di Vizzolo Predabissi);
- che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha esposto le proprie valutazioni in merito alle osservazioni formulate dagli Enti istituzionali e ha proposto le prescrizioni e raccomandazioni cui condizionare l'approvazione del progetto definitivo;
- **sotto l'aspetto attuativo:**
- che il Soggetto aggiudicatore è la società Concessioni autostradali lombarde S.p.A. (CAL), subentrata ad ANAS S.p.A., ai sensi dell'articolo 1, comma 979, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007);
- che la Società Tangenziale Esterna S.p.a. (TE) è concessionaria per la progettazione definitiva ed esecutiva, la costruzione e l'esercizio del collegamento autostradale a pedaggio denominato "Tangenziale est esterna di Milano" (Teem), in virtù della concessione sottoscritta in data 24 luglio 2009 con la concedente Concessioni autostradali lombarde S.p.A. (CAL), valutata positivamente dal CIPE con la citata delibera n. 109/2009;



Presidenza del Consiglio dei Ministri

*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

- che il nuovo cronoprogramma dell'opera allegato all'Atto aggiuntivo alla Convenzione Unica, oggetto di esame della odierna seduta e che aggiorna il precedente cronoprogramma, prevede che l'ultimazione lavori del c.d. "arco Teem", finalizzata all'entrata in esercizio al 7 maggio 2013 (entrata in esercizio del collegamento autostradale di connessione tra le città di Brescia e Milano), avvenga in 600 giorni; l'ultimazione dei lavori dell'intera Teem, finalizzata all'entrata in esercizio al 2 maggio 2015 (data di inizio dell'Expo 2015), avvenga in 1.295 giorni; il completamento dei restanti lavori relativi all'"arco Teem" e all'intera autostrada (e non funzionali all'entrata in esercizio) avvenga rispettivamente in 700 e 1.395 giorni;
- **sotto l'aspetto finanziario:**
- che il costo dell'opera è pari a 1.806,4 milioni di euro, di cui 1.218,2 milioni di euro per lavori e 588,2 milioni di euro per somme a disposizione e che lo stesso costo, al netto di un ribasso del 12,5 per cento definito nella gara di concessione, è pari a 1.659,9 milioni di euro;
- che l'investimento trova copertura nel piano economico finanziario trasmesso dal Ministero istruttore con la nota del 27 giugno 2011 citata in premessa;
- che il citato piano economico finanziario non prevede oneri a carico dello Stato;
- che al fine di uniformare il quadro regolatorio del settore autostradale ai recenti orientamenti finalizzati alla tutela della finanza pubblica, il Ministero dell'economia e delle finanze, con nota 3 maggio 2011, n. 10712, ha evidenziato la necessità di adeguare la generalità degli schemi di convenzione autostradali e gli allegati piani economico finanziari, in particolare le clausole inerenti il costo del finanziamento degli interventi (Kd) e il rendimento del capitale proprio (Ke);
- che le citate clausole sono dirette ad assicurare:
 - l'introduzione di meccanismi efficienti di ripartizione del rischio di variazione del costo del finanziamento dell'opera intervenuta tra il momento dell'offerta in sede di gara e il momento della stipula del contratto di finanziamento, fornendo altresì uno strumento di mitigazione del rischio di finanziamento al fine di consentire la realizzazione dell'opera;
 - una maggiore certezza delle regole, auspicata dai mercati finanziari, per la presentazione delle offerte in sede di gara e la trasparenza dei meccanismi regolatori degli adeguamenti tariffari, salvaguardando comunque la bancabilità del progetto;
- che l'Unità tecnica finanza di progetto rileva che:
 - il TIR azionisti è pari a circa l'8,7 per cento, in linea con altre iniziative di project financing autostradale;
 - il DSCR minimo è pari a 1,2x, mentre quello medio presenta un valore di 1,5x, anch'essi in linea con i valori mediamente richiesti dagli istituti di credito per operazioni similari;



Presidenza del Consiglio dei Ministri

*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

- che la suddetta Unità condivide quanto chiesto dal Ministero dell'economia e delle finanze con la citata nota del 3 maggio 2011 in merito alla opportunità di inserire nella convenzione clausole relative al Ke e al Kd;
- che il Ministro dell'economia e delle finanze, con la nota 2 agosto 2011, n. 19369 citata nelle premesse, ha chiesto che, in occasione della revisione del piano economico-finanziario relativa all'inizio del 2° periodo regolatorio (2019), il Concessionario, compatibilmente con l'equilibrio del piano, si impegni a rivedere il valore della X da applicare, al fine di assicurare una più rapida copertura degli importi a credito del gestore riportati nelle poste figurative;
- che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con la citata nota depositata in seduta, precisa che all'esito del perfezionamento della presente delibera, il Concedente e il Concessionario procederanno a sottoscrivere l'Atto aggiuntivo alla Convenzione Unica, con l'allegato piano economico finanziario sopra menzionato, e che, qualora tale Atto aggiuntivo non si discosti da quello esaminato da questo Comitato in occasione della odierna seduta, il medesimo Atto aggiuntivo andrà approvato con decreto interministeriale dei Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze;

DELIBERA

1 Reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio apposto con la delibera n. 95/2005

Ai sensi dell'articolo 165 del Codice dei contratti pubblici, comma 7-bis, così come modificato dal decreto legge n. 70/2011, è reiterato il vincolo preordinato all'esproprio limitatamente agli immobili relativi alle seguenti tratte autostradali e opere connesse della "Tangenziale est esterna di Milano":

- Tratta autostradale da progressiva chilometrica 4,5 a progressiva chilometrica 8,0
- Tratta autostradale da progressiva chilometrica 15,0 a progressiva chilometrica 28,0
- Tratta autostradale da progressiva chilometrica 28,0 a interconnessione A1
- CD03 - Tangenziale di Villa Fornaci
- CD04 - Completamento della Variante S.P. 103 Cassanese - Tangenziale di Pozzuolo Martesana
- CD09 - Rettifica S.P. 16 in località Muzzano
- CD20-XD21 - Circonvallazione della frazione Merzano in comune di Merlino con pista ciclabile
- SL50 - Svincolo di Vizzolo Predabissi



Presidenza del Consiglio dei Ministri

*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

- VP04 - Cavalcavia Collegamento Svincolo di Gessate/Gorgonzola con la S.S. 11
- VP06 - Cavalcavia S.C. Bellinzago Lombardo
- VP08 - Cavalcavia ex S.P. 103 Cassanese
- VP09 - Cavalcavia strada poderale ex S.C. Melzo 1
- VP14 - Cavalcavia S.P. 415 Pallese
- VP19 - Cavalcavia riqualifica S.P. 219
- VP20 - Cavalcavia S.S. 9 Via Emilia
- IP24 - Cavalcavia S.C. Bascapè

Gli oneri connessi con la reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio, attualmente stimati in 2.063.000 euro, trovano copertura nell'ambito del quadro economico del progetto.

2 Approvazione progetto definitivo

- 2.1 Ai sensi e per gli effetti dell'articolo 166 del decreto legislativo n. 163/2006, nonché ai sensi dell'articolo 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, e s.m.i., è approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo della "Tangenziale est esterna di Milano".

L'approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato.

- 2.2 Ai sensi e per gli effetti degli articoli 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006, nonché ai sensi degli articoli 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, e s.m.i., è approvato, – con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – anche ai fini della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica, della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo delle seguenti varianti parziali dell'asse autostradale e relativi svincoli, opere connesse e altre opere:

- Variante dell'asse autostradale e dei relativi svincoli autostradali compreso tra la progressiva chilometrica 0+118 e la progressiva chilometrica 4+920, e dell'interconnessione con l'autostrada A4;
- Variante dell'asse autostradale e dei relativi svincoli autostradali compreso tra la progressiva chilometrica 8+000 e la progressiva chilometrica 15+000;
- Variante dell'opera connessa "Variante S.P.13 Tangenziale di Pessano con Bornago (CD01)";



Presidenza del Consiglio dei Ministri

*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

- "Completamento variante S.P. 176 a Cambiago (CD02)";
 - "Rotatoria di accesso alla zona industriale di Melzo sulla S.P. 13 (via Dossetti) (CD05)";
 - "Riqualifica S.P. 181 da Comazzo a Merlino con diramazione per la frazione Lavagna (CD06)";
 - "Collegamento S.P. 39 - S.P. ex S.S. 415 {CD07}";
 - Variante dell'opera connessa "Variante S.P. 16, Tangenziale Zelo Buon Persico (CD08);
 - "Variante S.P. 159, abitato di Dresano e sistemazione stradale/ambientale attraversamento frazione di Balbiano (CD10)";
 - Variante dell'opera connessa "Riqualifica S.P. 159 Comuni di Casalmaiocco e Vizzolo Predabissi (CD11)";
 - Variante dell'opera connessa "Raccordo S.P. 17 - S.P. 40 - S.S. 9 Comuni di Cerro al Lambro - Vizzolo Predabissi - Melegnano (CD12-CD13-CD14)";
 - "Riqualifica e messa in sicurezza della S.S. 9 nel Comune di Sordio (CD15)";
 - Variante dell'opera connessa "Variante S.S. 9 Tangenziale di Tavazzano (CD16)";
 - "Collegamento S.P. 40 Binaschina – S.P. 39 Cerca (CD17)";
 - "Riqualifica S.P. 17 da Salerano a S. Angelo L., con variante in località Cadenzano e Cascina Pollarana (CD18)";
 - "Collegamento casello di Paullo con S.P.415 "Paullese" (CD19)";
 - "Variante alla S.P. 138 "Pandina" nell'abitato di Madonna di Dresano (XD23)";
 - "Riqualifica S.P. 159 nel comune di Casalmaiocco (XD24)" (a carico TE solo progettazione);
 - "Potenziamento della S.S. 9 "via Emilia"{XD25}" (a carico TE solo progettazione);
 - Variante dello svincolo di "Paullo";
 - Variante del cavalcavia VP03;
 - Variante del cavalcavia VP15;
 - Piano delle Cave di Prestito interessante i comuni di Gorgonzola, Melzo, Paullo, Pozzuolo Martesana, Tribiano, Vizzolo Predabissi;
- 2.3 Le prescrizioni richiamate ai punti precedenti sono riportate nella 1^a parte dell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera.

Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nella parte 2^a del citato allegato. Il soggetto aggiudicatore, qualora



Presidenza del Consiglio dei Ministri

*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

ritenga di non poter dar seguito a dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione in modo da consentire al citato Ministero di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

3 Parere sull'Atto aggiuntivo alla convenzione unica

- 3.1 E' valutato positivamente lo schema di 1° Atto aggiuntivo alla Convenzione Unica tra CAL S.p.A. e Tangenziale Esterna S.p.A. con l'allegato piano economico finanziario con le prescrizioni di cui ai successivi punti.
- 3.2 L'Atto aggiuntivo deve integrare la vigente convenzione con l'inserimento all'articolo 6, dopo il punto q), di un punto q₁) del seguente tenore: "L'individuazione dei soggetti finanziatori degli interventi oggetto della presente convenzione avviene mediante lo svolgimento di una procedura ad evidenza pubblica ai sensi del decreto legislativo n. 163/2006".
- 3.3 L'Atto aggiuntivo deve integrare la vigente convenzione con l'inserimento all'art. 11 dei commi di seguito elencati:

Primo comma da aggiungere:

Qualora in sede di sottoscrizione del contratto di finanziamento, dovesse verificarsi uno scostamento del costo del debito riportato nel piano economico-finanziario allegato alla convenzione, si procederà all'aggiornamento del relativo piano economico-finanziario al fine di rideterminare l'equilibrio economico-finanziario con conseguente riallineamento del costo del debito (Kd) utilizzato nella determinazione del costo medio ponderato delle fonti di finanziamento (Wacc).

Il riallineamento del costo del debito (Kd) qualora determinato da un incremento del Kd rispetto al valore previsto nel piano finanziario allegato alla presente convenzione, sarà definito in ragione del minore tra i seguenti valori:

- a) differenza tra il tasso finanziariamente equivalente (TFE) del finanziamento, indicato nel piano economico-finanziario (PEF) allegato alla presente convenzione, calcolato alla data di sottoscrizione del relativo contratto di finanziamento e il TFE del finanziamento indicato nel PEF allegato alla presente convenzione calcolato all'atto di recepimento delle prescrizioni del CIPE, ai sensi dell'articolo 2, comma 202, lettera a) della legge 23 dicembre n. 191 e dell'articolo 47, comma 3, del decreto legge 31 maggio 2010 n. 78, così come convertito dalla legge 30 luglio 2010 n. 122. Nel caso in cui tale differenza risulti negativa, il valore considerato è pari a zero;
- b) la differenza del costo del debito, riportato nel PEF allegato alla presente convenzione e il costo del debito relativo al contratto di finanziamento sottoscritto.

Nel caso in cui il riallineamento del costo del debito sia determinato da una riduzione del Kd rispetto al valore previsto nel PEF allegato alla presente



Presidenza del Consiglio dei Ministri

*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

convenzione, la variazione del kd sarà pari alla differenza tra il costo del finanziamento previsto nel PEF allegato alla presente convenzione e il costo del debito relativo al contratto di finanziamento sottoscritto.

Il TFE è calcolato sulla base della curva dei tassi BTP Benchmark rilevati dalla pagina "0#ITBMK=FIX" del circuito Reuter, secondo la metodologia riportata all'allegato E) della convenzione.

L'allegato E) alla convenzione deve essere integrato, prevedendo le modalità per il calcolo del tasso finanziariamente equivalente ai BTP Benchmark come di seguito descritto.

Il Tasso Finanziariamente Equivalente ("TFE") indica il tasso di mercato di una operazione finanziaria teorica avente le medesime caratteristiche del Finanziamento previsto nel Piano Economico Finanziario della convenzione (il "Finanziamento") in termini di modalità e periodicità di rimborso del capitale e di corresponsione degli interessi.

La procedura di rilevazione del TFE si articola nei seguenti passaggi:

1. Calcolo della durata finanziariamente equivalente del Finanziamento ("DFE"), inteso come il valore espresso in anni entro cui si verifica il rientro del capitale e delle cedole, tenendo conto anche dei flussi di erogazione.
2. Rilevazione del rendimento del BTP *benchmark*, rilevato alle ore [15] alla pagina Reuters "0#ITBMK=FIX", con durata finanziaria immediatamente precedente la DFE.
3. Rilevazione del rendimento del BTP *benchmark*, rilevato alle ore [15] alla pagina Reuters "0#ITBMK=FIX" con durata finanziaria immediatamente successiva alla DFE.
4. Calcolo del tasso di rendimento, di un BTP teorico avente DFE corrispondente alla DFE del Finanziamento mediante interpolazione lineare dei rendimenti rilevati secondo i sopra elencati punti 2. e 3. Tale rendimento corrisponde all'approssimazione del Tasso Finanziariamente Equivalente (TFE) rispetto alla curva dei BTP.
5. Nel caso in cui la DFE risulti uguale o superiore alla durata finanziaria massima del BTP *benchmark* si procederà al calcolo del tasso di rendimento di cui al precedente punto 4, mediante estrapolazione lineare dei rendimenti (i) del BTP *benchmark*, rilevato alle ore [15] alla pagina Reuters "0#ITBMK=FIX", di durata finanziaria massima, e (ii) del BTP *benchmark*, rilevato alle ore [15] alla pagina Reuters "0#ITBMK=FIX", di durata finanziaria immediatamente precedente.

Il Concessionario rileva il valore dei rendimenti del BTP *benchmark* e del TFE all'atto di recepimento delle prescrizioni del CIPE, ai sensi dell'articolo 2, comma 202, lettera a) della legge 23 dicembre n. 191 e dell'articolo 47, comma 3, del decreto legge 31 maggio 2010 n. 78, così come convertito dalla legge 30 luglio



Presidenza del Consiglio dei Ministri

*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

2010 n. 122, e li comunica al concedente; successivamente, il concessionario rileva il valore dei rendimenti del BTP benchmark e del TFE al momento di sottoscrizione del contratto di finanziamento e li comunica al concedente.

Nel caso in cui, successivamente e in condizioni di mercato più favorevoli, il concessionario proceda al rifinanziamento del debito previsto nel PEF vigente, il riallineamento del costo del debito indicato nel PEF vigente sarà determinato in ragione di un valore pari alla differenza, solo se positiva, tra il costo del debito applicato nel PEF vigente e il costo del debito rifinanziato.

Secondo comma da aggiungere:

Il rendimento dei mezzi propri (ke), utilizzato nel calcolo del costo medio ponderato delle fonti di finanziamento (Wacc), previsto nel PEF allegato alla presente convenzione, e riportato nell'allegato E) della presente convenzione, sarà vincolante per il concessionario e rimarrà fisso e invariabile per tutta la durata della concessione, anche in occasione degli aggiornamenti del piano economico-finanziario previsti dal presente articolo.

Terzo comma da aggiungere:

In sede di aggiornamento e di revisione del Piano Economico Finanziario verrà calcolato lo scostamento cumulato tra il traffico consuntivo a fine quinquennio e le relative previsioni. Laddove si registrano entrate dovute ad una variazione del traffico, il beneficio economico finanziario, al netto delle imposte e del canone di concessione, verrà destinato al riequilibrio del Piano suddetto tramite corrispondente rideterminazione del saldo delle poste figurative.

- 3.4 L'Atto aggiuntivo di cui al punto precedente punto 3.1, andrà sottoscritto dalle parti e approvato secondo le modalità indicate nella presa d'atto della presente delibera.
- 3.5 In occasione della revisione del piano economico finanziario relativa all'inizio del 2° periodo regolatorio, il Concessionario, compatibilmente con l'equilibrio del piano economico-finanziario, dovrà impegnarsi a rivedere il valore della X da applicare al fine di assicurare una più rapida copertura degli importi a credito del gestore riportati nelle poste figurative.

4 Disposizioni finali

- 4.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto definitivo approvato con la presente delibera.
- 4.2 Resta fermo che l'avvio dei lavori è subordinato al perfezionamento delle procedure previste dall'articolo 38 della legge regionale n. 14/1998 e dalla Direttiva dell'Autorità di bacino approvata con D.C.I. n. 2 dell'11 maggio 1999 e aggiornata con deliberazione n. 10 del 5 aprile 2006.
- 4.3 Il Soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nel citato progetto definitivo, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto

9



Presidenza del Consiglio dei Ministri

*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni riportate nel menzionato allegato 1; il citato Ministero procederà, a sua volta, a dare comunicazione al riguardo alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE). Resta fermo che la Commissione VIA procederà a effettuare le verifiche ai sensi dell'articolo 185 del decreto legislativo n. 163/2006.

- 4.4 Il medesimo Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.
- 4.5 In relazione alle linee guida "Linee guida per i controlli antimafia" di cui all'art. 3-quinques del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito dalla legge 20 novembre 2009, n. 166, pubblicate sulla G.U., Serie generale, n. 90/2011, dovrà essere stipulato apposito protocollo di legalità tra la Prefettura competente UTG, il soggetto aggiudicatore e il Concessionario con funzione di prevenzione antimafia.
- 4.6 Ai sensi della delibera n. 24/2004, il CUP assegnato all'opera dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera stessa.

Roma, 3 agosto 2011

IL SEGRETARIO DEL CIPE

Gianfranco MICCICHE'

IL PRESIDENTE

Silvio BERLUSCONI